NOTICE D'INSTRUCTIONS SLASH 4 x 4 PLATINUM EDITION Réf. TRX6804R

Importé en France par : Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Made in TAIWAN
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Email : mrc@mrcmodelisme.com

MODEL RACING CAR

Introduction
TRAXXAS vous remercie d'avoir porté votre choix sur le SLASH 4x4 Platinum Edition. Vous avez fait-là, l'acquisition du véhicule Short-Course radiocommandé prêt à rouler le plus avancé sur le plan technologique. Le SLASH 4x4 affiche fièrement l'engagement passionné de Traxxas pour l'innovation, les performances ultimes et une ingéniosité inégalée. La conception avancée du SLASH 4x4 amène les performances Short-Course à un niveau très élevé. Développé pour gagner, le SLASH 4x4 Platinum Edition pousse ces performances encore plus loin grâce à une gamme d'accessoires dédiés à la compétition.

Nous comprenons votre excitation et votre empressement à vouloir faire évoluer votre SLASH 4x4 Platinum sur le terrain, mais il est indispensable que vous consacriez quelques minutes à télécharger et à lire attentivement le mode d'emploi du SLASH 4x4 Ultimate disponible en suivant le lien www.traxxas.com/manuals en complément de ce guide. Le mode d'emploi contient tous les réglages nécessaires, le tuning et les procédures d'entretien qui vous permettront de libérer les incroyables performances et le potentiel offert par des réglages affinés que les ingénieurs Traxxas ont imaginé et intégré au SLASH 4x4 Platinum Edition. Même si vous êtes un pilote R/C expérimenté, il est indispensable de lire attentivement et respecter les procédures détaillées dans ce guide. Le SLASH 4x4 Platinum Edition utilise une technologie spécifique à Traxxas à laquelle vous pourriez ne pas être habitué.

Nous voulons vous assurer que vous disposez du meilleur Truck disponible sur le marché, et qu'il est développé par une équipe de professionnels qui visent à fournir le soutien technique le plus haut possible. Le SLASH 4x4 Platinum Edition va vous faire vivre la performance et la satisfaction, pas uniquement avec votre véhicule, mais également grâce au support dont il bénéficie. Nous souhaitons que vous profitiez au maximum de votre nouveau modèle ! Nous vous remercions à nouveau de la confiance que vous accordez à Traxxas.

Eléments inclus avec le SLASH 4x4 Platinum Edition
En complément des multiples caractéristiques standard du SLASH 4x4, votre modèle est équipé des mises à jour Platinum Edition suivantes :
• Différentiel central étanche
• Amortisseurs GTR anodisation dure et recouverts de PTFE
• Axes d'amortisseurs traités titane
• Fusées avant alu anodisées bleu
• Fusées arrière alu anodisées bleu
• Fusées de direction et blocages alu anodisées bleu
• Barre anti-roulis avant et arrière
• Pneus BF Goodrich avec composé pour les courses S1
• Carrosserie transparente avec masque de vitrage
• Planche de décorations Edition Platinium

Eléments requis
Pour terminer l'assemblage de votre SLASH 4x4 Platinum Edition, vous aurez besoin de peinture applicable sur du polycarbonate ; d'un émetteur 2 voies avec récepteur mini, d'une batterie (6-7 éléments NiMH, 2-3 éléments Li-Po) équipée d'un connecteur courant fort Traxxas et d'un chargeur. ATTENTION : vous DEVEZ utiliser un chargeur spécifique Li-Po lorsque vous rechargez ce type d'accus !

SUPPORT
Si vous avez des questions concernant le modèle ou son fonctionnement, appelez Model Racing Car au : 01.49.62.09.60
Le support technique est disponible pour répondre au téléphone du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00.
Vous pouvez également contacter le support client par e-mail à l'adresse suivante : mrc@mrcmodelisme.com

Implantation de votre récepteur
Ce modèle nécessite l'installation d'un ensemble radio. Le boîtier radio étanche du SLASH 4x4, muni d'un joint torique, est conçu pour accepter un récepteur «mini» ou «micro» de 42x31x17mm de dimensions maximales. Respectez les étapes suivantes pour installer votre récepteur et maintenir l'étanchéité du boîtier radio.
1. Installez le récepteur dans le boîtier. Assurez-vous que le conduit de lumière LED est aligné avec la LED du récepteur.
2. Passez les cordons de servos à travers le capot et connectez-les aux voies correspondantes du récepteur.
3. Assurez-vous que le joint torique est correctement placé dans la gorge du boîtier afin que le capot ne le pince pas ou ne l'endommage pas.
4. Placez le capot et vissez fermement les deux vis 3x12mm afin d'assurer l'étanchéité du boîtier sans toutefois l'endommager ou endommager le pas de vis.
5. Contrôlez le boîtier pour vous assurer que le joint torique n'est plus du tout visible.
6. Faites courir les cordons de servo proprement à la sortie du boîtier radio à l'aide du guide-fil du boîtier.
7. Appliquez un petit cordon de graisse silicone (TRX1647) sur le pince-fil.
8. Installez le pince-fil sur le boîtier radio et vissez-le fermement à l'aide de deux vis 2,5x12mm.

Installation de l'antenne
L'antenne du récepteur a été installée à l'usine. L'antenne est fixée par une vis de réglage de 3x4mm. Pour enlever le tube d'antenne, enlevez la vis de réglage à l'aide de la clé de 1,5mm fournie. Lors de la réinstallation de l'antenne, tout d'abord glissez le fil d'antenne dans le fond du tube d'antenne jusqu'à ce que la pointe blanche de l'antenne atteigne le sommet du tube, sous le capuchon noir. Ensuite insérez le tube d'antenne dans le support, de sorte que le fil d'antenne entre dans la fente du support, puis montez la vis de réglage près du tube. Utilisez la clé de 1,5mm fournie pour serrer la vis jusqu'à ce que le tube d'antenne soit bien en place. Ne serrez pas trop fort. Ne pliez ni ne nouez le fil d'antenne ! Voyez la barre latérale pour plus de renseignements. Ne raccourcissez pas le tube d'antenne.

Page 3
Programmation du contrôleur VXL-3s
Le SLASH 4x4 est équipé du système brushless hautes performances Velineon. AVANT d'utiliser votre modèle, vous devez calibrer le contrôleur de vitesse avec votre émetteur comme décrit ci-dessous. Le contrôleur Velineon VXL-3s dispose également de trois profils de conduite et une détection de tension faible permettant l'utilisation de batteries lithium polymère (Li-Po). Veuillez noter que le contrôleur a été réglé en usine spécialement pour le Platinum Edition avec les paramètres suivants :

Profil de conduite n°1 : Mode SPORT – Ce profil permet l'utilisation du plein gaz en marche arrière pour une polyvalence et un plaisir de pilotage maximum avec votre SLASH 4x4. Si vous envisagez de faire concourir votre SLASH 4x4, vous devez savoir que la plupart des circuits n'autorisent pas l'utilisation de la marche arrière en compétition. Si votre circuit n'autorise pas la marche arrière, respectez les étapes décrites dans le guide de démarrage rapide du SLASH 4x4 Platinum livré avec le modèle pour sélectionner le Profil de conduite n°2 Mode COURSE. Le mode COURSE supprime la marche arrière, mais autorise un contrôle proportionnel total du freinage.

Détection de tension faible : ACTIVEE – C'est le réglage requis pour l'utilisation de batteries Li-Po. Lors de la mise sous tension, la LED du contrôleur s'allume en vert indiquant que la détection de tension faible a été activée. Le circuit de détection de tension faible surveille constamment la tension de la batterie. Lorsque la tension de la batterie atteint le seuil de décharge minimum recommandé pour un accu Li-Po, le VXL-s limite la puissance de sortie à 50% de gaz. Lorsque la tension de la batterie descend en dessous du seuil de décharge minimum, le VXL-3s coupe l'alimentation du moteur. La LED du contrôleur clignote lentement en rouge, indiquant une coupure dûe à une tension faible. Le VXL-3s reste dans cet état tant que la batterie n'est pas totalement rechargée.

Si vous souhaitez utiliser votre modèle avec une batterie NiMH, la détection de tension faible peut être désactivée dans le but d'obtenir une durée d'utilisation maximale. Le Guide de Démarrage Rapide du SLASH 4x4 Platinum livré avec le modèle indique comment désactiver la détection de tension faible. Lorsque le contrôleur est mis sous tension, la LED s'allume dans ce cas en rouge indiquant que la détection de tension faible est désactivée. N'utilisez JAMAIS de batteries Li-Po lorsque la détection de tension faible est désactivée !

Programmation de la configuration du contrôleur VXL-3s (Calibrage du contrôleur de vitesse et du transmetteur)
Lisez bien toutes les étapes de la programmation avant de commencer. Si vous vous égarez pendant la programmation ou si vous recevez des résultats inattendus, il suffit de débrancher la pile, attendre quelques secondes, rebrancher la pile et recommencer.

1. Branchez un bloc piles entièrement chargé au VXL-3s.
2. Allumez le transmetteur (avec l'accélérateur en position neutre).
3. Appuyez et maintenez le doigt appuyé sur le bouton EZ-Set (A). Le témoin DEL devient vert et puis rouge. Relâchez le bouton EZ-Set.
4. Quand le témoin DEL clignote UNE FOIS EN ROUGE, tirez l'accélérateur jusqu'à la position d'accélération totale maintenez-le dans cette position (B).
5. Quand le témoin DEL clignote DEUX FOIS EN ROUGE, poussez l'accélérateur jusqu'à la position marche arrière totale et maintenez-le dans cette position(C).
6. Quand le témoin DEL clignote UNE FOIS EN VERT, la programmation est complète. Alors le témoin DEL s'allume en vert ou en rouge (selon le réglage du détecteur de basse tension) indiquant que le VXL-3s est en marche et en position neutre (D).

Réglage et entretien des amortisseurs
Le SLASH 4x4 est muni d'amortisseurs GTR hautes performances équipés de tiges en titane réduisant les frottements, et de corps anodisé dur traité PTFE pour une précision maximale dans le contrôle de la suspension. Ces amortisseurs sont remplis d'huile silicone fluide 30W. Vous pourrez remplacer ce silicone par un silicone de plus ou moins grande viscosité afin de modifier les performances des amortisseurs pour les adapter au terrain sur lequel vous évoluez ou à votre style de pilotage. Le piston avant est percé de deux trous de 1,5mm, le piston arrière est percé de deux trous de 1,6mm.

Huile pour amortisseurs
Les 4 amortisseurs à bain d'huile contrôlent le mouvement de la suspension en empêchant les roues de continuer à rebondir après une réception suite à un saut. Remplacer l'huile dans les amortisseurs permet de modifier le comportement de la suspension. Remplacer l'huile par une huile de viscosité supérieure augmente l'amortissement. Remplacer l'huile par une huile de viscosité inférieure diminue l'amortissement. L'amortissement doit être augmenté (avec une huile de viscosité supérieure) si le modèle «s'écrase» en réception de saut. L'amortissement doit être diminué (avec une huile de viscosité inférieure) si le modèle rebondit et deviens instable en réception de saut. La viscosité de l'huile d'amortisseurs est affectée par les températures extrêmes d'utilisation. Une huile ayant une certaine viscosité deviendra moins visqueuse à des températures élevées et plus visqueuse à des températures plus basses. L'utilisation du SLASH 4x4 dans des régions froides peut exiger une huile de viscosité inférieure. En sortie d'usine, les amortisseurs sont remplis d'huile silicone SAE-30W. Utilisez exclusivement de l'huile 100% silicone pour remplir vos amortisseurs.

Remplacement de l'huile pour amortisseurs
Pour une intervention plus facile, les amortisseurs doivent être retirés du véhicule et démontés pour tout remplacement d'huile.

1. Retirez la coupelle inférieure et le ressort de l'amortisseur.
2. Retirez le bouchon supérieur d'amortisseur à l'aide de la clef et du multi-outil pour suspension (illustration A).
3. Retirez l'huile usagée du corps d'amortisseur.
4. Remplissez le corps d'amortisseur avec de l'huile neuve jusqu'à ce qu'elle affleure le haut du corps d'amortisseur.
5. Déplacez lentement le piston vers le haut et vers le bas (en le laissant toujours baigner dans l'huile) pour expulser les éventuelles bulles d'air. Laissez reposer l'amortisseur quelques minutes pour permettre la remontée en surface de toute bulle d'air.
6. Revissez lentement le bouchon supérieur avec la coupelle de volume constant sur le corps d'amortisseur à l'aide de la clef et du multi-outil pour suspension. L'excès d'huile s'écoulera par le petit orifice ménagé dans le bouchon.
7. Serrez le bouchon à fond. Utilisez la clef pour maintenir le corps d'amortisseur pendant que vous serrez le bouchon à l'aide du multi-outil pour suspension (illustration A).

Démontage des amortisseurs
Les amortisseurs doivent être retirés du véhicule et démontés pour remplacer les pistons. Utilisez les vues éclatées des amortisseurs livrées avec le modèle pour vous y référer lors du démontage et de l'assemblage.

1. Retirez la coupelle inférieure et le ressort de l'amortisseur.
2. Retirez le bouchon supérieur d'amortisseur à l'aide de la clef et du multi-outil pour suspension (illustration A), et retirez l'huile usagée du corps d'amortisseur.

Page 4

3. Retirez le bouchon inférieur et le joint torique (illustration B).
4. Utilisez une pince pour tenir la tige d'amortisseur juste au-dessus de la chape. Dévissez la chape de la tige à l'aide du multi-outil pour suspension (illustration C).
5. Retirez la tige d'amortisseur et le piston du corps d'amortisseur en les extrayant par le haut de ce dernier.

Assemblage des amortisseurs

1. Remplacez le piston d'origine par le piston option désiré. Veillez à ne pas égarer la rondelle présente sous le piston.
2. Positionnez le piston sur la tige d'amortisseur au-dessus de la rondelle. Maintenez la tige d'amortisseur juste au-dessus du pas de vis à l'aide de pinces et vissez fermement l'écrou de blocage du piston à l'aide de la clef en croix (illustration D).
3. Insérez l'ensemble tige d'amortisseur/piston dans le corps d'amortisseur jusqu'à ce que le piston arrive en butée.
4. Lubrifiez la tige d'amortisseur et le joint torique à l'aide d'huile silicone.
5. Faites glisser le joint torique sur la tige jusqu'en butée.
6. Revissez le bouchon inférieur à l'aide du multi-outil pour suspension (illustration B).
7. Utilisez une pince pour tenir la tige d'amortisseur juste en limite du pas de vis. Vissez la chape sur la tige d'amortisseur à l'aide du multi-outil pour suspension (illustration C).
8. Remplissez le corps d'amortisseur avec de l'huile neuve jusqu'à ce qu'elle affleure le haut du corps d'amortisseur.
9. Déplacez lentement le piston vers le haut et vers le bas (en le laissant toujours baigner dans l'huile) pour expulser les éventuelles bulles d'air. Laissez reposer l'amortisseur quelques minutes pour permettre la remontée en surface de toute bulle d'air. Revissez lentement le bouchon supérieur avec la coupelle de volume constant sur le corps d'amortisseur à l'aide de la clef et du multi-outil pour suspension. L'excès d'huile s'écoulera par le petit orifice ménagé dans le bouchon. Serrez le bouchon à fond. Utilisez la clef pour maintenir le corps d'amortisseur pendant que vous serrez le bouchon à l'aide du multi-outil pour suspension (illustration A).
10. Replacez la coupelle inférieure et le ressort de l'amortisseur.

REGLAGE DE LA BARRE ANTI-ROULIS

- Réglez les biellettes de sorte que la barre soit parallèle au sol lorsque le véhicule est posé et que la garde au sol est réglée. Cela permet un travail équilibré de la barre anti-roulis que les suspensions soient comprimées ou non. Réglez le côté gauche et droit avec la même distance pour éviter des distorsions.
- Les rotules ajustables peuvent êtres rapprochés ou éloignées du support de barre anti-roulis pour augmenter l'effet de torsion et ajuster la réponse de la barre en fonction de la piste utilisée. Rapprocher les rotules vers le support donne un réglage plus rigide, éloigner les rotules du support donne un réglage plus souple.

Pour des surfaces lisses et accrocheuses
- Adoptez un réglage plus dur (plus près du support).

Pour des surfaces accidentées et glissantes
- Adoptez un réglage plus souple (plus loin du support).

Pour réduire le sous-virage
- Adoptez un réglage plus souple (plus loin du support) à l'avant.
- Adoptez un réglage plus dur (plus près du support) à l'arrière.

Pour réduire le sur virage
- Adoptez un réglage plus dur (plus près du support) à l'avant.
- Adoptez un réglage plus souple (plus loin du support) à l'arrière.

Réglage du différentiel central
Le différentiel central permet de transférer la puissance du moteur vers le différentiel avant et le différentiel arrière de façon indépendante l'un de l'autre. Lorsque les roues arrières ont un effet de charge supérieur à celui des roues avant, plus de puissance est transmise aux roues avant. Ceci est très bénéfique sur terrain accidenté et permet de garder le contrôle du véhicule lors de fortes accélérations en partant de vitesses faibles, en maintenant l'avant du véhicule plaqué au sol et en évitant le cabrage. Le différentiel central est rempli en usine d'huile 100K. Cette viscosité présente une excellente base pour la plupart des conditions de piste. Une huile plus fluide permettra de transférer la puissance plus facilement qu'une huile plus épaisse. Utilisez une huile fluide sur des surfaces très dures et lisses, et une huile plus épaisse sur des surfaces souples et accidentées. Traxxas propose toute une gamme d'huiles de différentes viscosités :
TRX5135 : 10k TRX5136 : 30k TRX5137 : 50k TRX5130 : 100k TRX5039 : 500k

Respectez la procédure ci-dessous pour démonter et remonter le différentiel :
1. Dévissez les deux vis 4x12 sur le dessus du châssis.
2. Dévissez les deux vis 4x14 sur le dessous du châssis.
3. Retirez le bloc de suspension arrière du châssis.
4. Retirez de différentiel en le désolidarisant de la transmission arrière.
5. Dévissez les quatre vis 2,5x8mm du carter de différentiel et désolidarisez les deux parties du boitier. Travaillez au-dessus d'un récipient pour collecter l'huile qui pourrait couler du différentiel.

Page 5
6. Vidangez le fluide du différentiel. Vous pouvez retirer les pignons pour rendre cette opération plus facile.
7. Replacez les pignons dans le boitier de différentiel si vous les aviez retirés. Remplissez le boitier d'huile jusqu'à ce que les pignons soient immergés à moitié.
8. Refermez le boitier en prenant soin d'aligner les orifices de passage des vis. Vérifiez que le joint est bien en place, dans le cas contraire, le différentiel pourrait fuir.
9. Revissez fermement les quatre vis 2,5x8mm.
10. Remontez le différentiel en reprenant les étapes 4, 3, 2 et 1.

Réglage de base et réglage avancé de la suspension
Le mode d'emploi du SLASH 4x4 ULTIMATE contient des informations complémentaires vous permettant de tirer les performances optimales de votre modèle. Rendez vous sur le site Traxxas en suivant le lien www.traxxas.com/manuals pour télécharger le mode d'emploi du SLASH 4x4 Ultimate.

Réglage du pincement arrière
Le pincement désigne l'angle de la roue vue de dessus. Vous noterez que les roues arrière du SLASH 4x4 pointent légèrement vers l'intérieur ce qui favorise la stabilité du véhicule. Ce réglage est nommé le pincement et il est mesuré en degrés. Si les roues pointent droites devant, parallèles au châssis, alors elles présentent 0° de pincement. Le Slash 4x4 édition Platinium est équipé d'origine de fusées arrière en aluminium qui procurent 4° de pincement. Vous remarquerez que les fusées sont distinguées par une lettre « L » et « R » pour indiquer la gauche et la droite. Les fusées peuvent être installées sur leur côté opposé (la « L » sur le côté droit, et la « R » sur le côté gauche) pour procurer 1° de pincement. Le Slash 4x4 édition Platinium est livré aussi avec des fusées arrière en plastique qui sont celles qui équipent le Slash 4x4 et qui procurent 2,5° de pincement. Elles peuvent être installées sur n'importe quel côté du véhicule, elles ne sont pas spécifiques à un côté en particulier.

Fusées arrière en aluminium Installées de cette manière :	Fusées arrière en aluminium inversées :	Fusées arrière en plastique (côté indifférent) :
pincement de 4°	pincement de 1°	pincement de 2,5°

Augmenter le pincement améliore en général la stabilité alors que réduire le pincement permet au véhicule d'être plus agile en virage, en particulier sur les circuits qui présentent beaucoup d'adhérence. Faites des essais pour observer ce qui marche le mieux en fonction de votre circuit et de votre style de pilotage.

Transmission
L'un des avantages les plus significatifs de votre modèle est sa transmission compatible avec un large éventail de ratios. Changer le ratio de transmission vous permettra d'affiner la vitesse de votre modèle et de gérer les températures du pack d'accus et du moteur. D'origine le Slash 4x4 édition Platinium est équipé d'un pignon 13 dents (13T) et d'une couronne 54T. Ce ratio de transmission a été sélectionné pour obtenir le meilleur compromis de performance. Un pignon optionnel de 18T est également inclus. Ce pignon 18T est destiné à fournir une vitesse élevée sur surface dure et ce ratio n'est pas recommandé pour une utilisation tout-terrain ou en cas de départ-arrêter répétitif.

Pour plus d'informations sur la transmission de votre modèle, veuillez-vous rendre sur le site www.Traxxas.com dans la rubrique « download » pour télécharger le manuel d'instructions du Slash 4x4 Ultimate.

Peindre la carrosserie
Remarque : Veuillez lire cette section dans son intégralité et planifiez votre travail de peinture avant de commencer.

Achat de peinture
La carrosserie fournie avec votre modèle est moulée à partir d'une plaque de Lexan transparente, légère et résistante. La carrosserie devra être peinte de l'intérieure pour éviter que la peinture ne soit endommagée pendant le fonctionnement du véhicule. La meilleure façon de peindre la carrosserie est d'utiliser une peinture fine, diffusée soit par un pistolet à peinture, soit par un aérographe. Si vous ne possédez pas ces outils alors l'autre solution est d'utiliser des bombes de peinture aérosol. Veillez à faire attention que la peinture que vous utiliserez soit destinée pour une utilisation sur Lexan ou polycarbonate. En effet les autres types de peinture ou de solvant peuvent attaquer la carrosserie et engendrer l'apparition d'un voile.

Préparation de la carrosserie
Afin que la peinture puisse adhérer parfaitement à la carrosserie, celle-ci doit être lavée complètement avec de l'eau et du liquide vaisselle pour enlever toutes formes de graisse et d'huile (comme par exemple les empreintes de doigts). Ensuite essuyez la carrosserie avec un linge doux et non pelucheux et utilisez les masques de peinture fournis pour masquer les fenêtres. Réalisez des bandes ou des effets personnalisés avec soit du ruban adhésif, soit à l'aide de film de masquage. Vous trouverez cet adhésif spécial (adhésif de masquage) dans les magasins dédiés à l'accessoire automobile.
Pour faciliter la réalisation de bandes colorées, le ruban adhésif peut être appliqué à l'intérieur de la carrosserie puis être peint sur son dessus. Assurez-vous que le masque soit bien collé et bien apposé à la carrosserie sous peine de voir la peinture s'introduire sous l'adhésif. En principe les peintures sombres sont peintes en premier suivies des peintures à ton plus clair. Afin de faciliter votre réalisation, masquez les zones sombres et pulvérisez-les en dernier et assurez-vous que les couleurs claires soient suffisamment couvrantes pour éviter que les couleurs foncées ne débordent. Vous pouvez ajouter une deuxième couche de peinture couleur argent afin de rendre plus opaque les peintures claires.

Pulvérisation de la carrosserie
Notez le sens de votre bouteille ou de votre bombe de peinture et secouez-la pour mélanger et désépaissir la peinture. Il est très important d'éviter de respirer les vapeurs de peinture car ces dernières sont extrêmement nocives. Pulvérisez la peinture à l'extérieur et uniquement dans un endroit bien ventilé. Soyez patient ! Laissez la peinture sécher complètement avant d'appliquer une seconde couche, cela évitera à la peinture de baver. Faites attention lorsque vous décollerez les masques. Une fois la carrosserie complètement peinte, retirez le film protecteur collé sur l'extérieur de la carrosserie.

Autocollants
Vous êtes dorénavant prêt à coller les autocollants. Les autocollants doivent être découpés en premier lieu afin qu'ils soient prêts leur pose. Testez la position des autocollants avant de les appliquer sur la carrosserie. Une fois les autocollants apposés, vous ne pourrez pas les enlever sans risquer de les endommager. Vous pouvez pulvériser du produit à vitre sur la carrosserie avant de coller les autocollants. En effet, le produit à vitre vous permettra de repositionner les autocollants en leur permettant de glisser sur la carrosserie. Une fois positionné, épongez le produit à vitre puis faites sécher l'autocollant. Si l'autocollant présente des bulles, piquez le centre de chaque bulle pour la crever et expulser l'air qui s'y trouve.
Si vous avez des plis sur les bords extérieurs d'un autocollant (en particulier lorsque l'autocollant est fixé sur une surface de la carrosserie courbée), utilisez un couteau de modéliste pour couper le pli du haut et faire chevaucher les bords de l'autocollant.